



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY  
भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4  
प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 30]

नई दिल्ली, मंगलवार, जनवरी 19, 2010/पौष 29, 1931

No. 30]

NEW DELHI, TUESDAY, JANUARY 19, 2010/PAUSA 29, 1931

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 12 जनवरी, 2010

सं. टीएएमपी/20/2009-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, 100 टन वैगन धर्म कांटे के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु विशाखापत्तनम पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/20/2009-वीपीटी

विशाखापत्तन पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(दिसम्बर, 2009 के 30वें दिन पारित)

यह मामला एकंपी लेवल क्रासिंग के नजदीक "वाई" रेलवे ट्रैक मार्ग और कोयला बर्थ में संस्थापित 100 टन क्षमता के बिना पिट के चालित वैगन धर्म कांटे के लिए भारतोलन प्रभार के निर्धारण के लिए विशाखापत्तनम पत्तन न्यास द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) ने पत्र दिनांक 9 मई 2009 द्वारा चालित वैगन धर्म कांटे के लिए रु0 36 प्रति 8 क्वीलर वैगन की दर से भारतोलन प्रभार के निर्धारण के लिए एक प्रस्ताव दाखिल किया था। पत्तन ने कोयला बर्थ में शुरू की जाने वाली दूसरे धर्म कांटे की सुविधा के लिए भी यही प्रस्तावित दर विस्तारित करने का प्रस्ताव किया है।

2.2. हालांकि, वीपीटी ने अपने प्रस्ताव में दावा किया है कि रु0 36 प्रति 8 क्वीलर वैगन की प्रस्तावित दर पर उपयोक्ता सर्वसम्मति से सहमत थे, परंतु इसे संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों द्वारा सहमति के किसी साक्ष्य द्वारा समर्थित नहीं किया गया था। इसके अलावा, पत्तन ने प्रस्तावित दर के समर्थन में कोई लागत गणना नहीं भेजी थी। वीपीटी द्वारा प्रस्ताव के साथ अग्रेषित संबद्ध उपयोक्ताओं के साथ हुई बैठक दिनांक 2 मार्च 2009 के कार्यवृत्त में उल्लेख किया गया है कि यह तदर्थ दर को अंतिम रूप देने के लिए है। तथापि, वीपीटी का प्रस्ताव तदर्थ आधार पर प्रस्तावित दर के अनुमोदन के लिए नहीं था।

2.3. देखे गए अंतरालों के मद्देनजर, वीपीटी को सलाह दी गई थी कि प्रस्ताव पुनः प्रस्तुत करें और कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भी भेजें।

3. प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.4 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि जब सेवा/कार्गो विशेष के लिए अधिसूचित दरमान में प्रशुल्क उपलब्ध न हो तो पत्तन प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है। समान्तरतः, प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ, वह तब तक यह दर तदर्थ आधार पर वसूल कर सकता है जब तक दर को अंतिम रूप से अधिसूचित नहीं किया जाता है, परंतु इस शर्त के अधीन कि तदर्थ दर तुलनीय सेवा/कार्गो के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर विपथित अवश्य की जाएगी। वैगन धर्म कांटा ऐसी सेवा प्रतीत नहीं होती है जिसके लिए मांग अचानक से प्रकट हुई हो और पत्तन को तदर्थ दरें लागू करने की जरूरत पड़ी हो। तब भी जब यह सुविधा तैयार की जा रही थी, पत्तन उस समय प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता था ताकि इस प्राधिकरण द्वारा सामान्य परामर्श प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए निर्धारित प्रशुल्क सुविधा शुरू किए जाने के समय उपलब्ध करवा दी जाती। इसलिए, वीपीटी को सुविधा शुरू किए जाने से पहले नियमित प्रस्ताव दाखिल नहीं करने के कारण स्पष्ट करने की सलाह दी गई थी।

4.1. वीपीटी ने पत्र दिनांक 8 जुलाई 2009 द्वारा प्रस्तावित दर के समर्थन में लागत गणना के साथ हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपना प्रतिसाद भेजा है। पत्तन ने उल्लेख किया है कि चालित धर्म कांटा संस्थापित करने का निर्णय पत्तन के रेल उपयोक्ताओं की आवश्यकता की पूर्ति के लिए लिया गया था। इसने निवेदन किया है कि वीपीटी के प्रमुख रेल उपयोक्ताओं में से एक अर्थात् स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) ने पत्तन से वीपीटी के विभिन्न स्थानों से प्रेषित वैगनों का भारतोलन करने के लिए धर्म कांटा लगाने का अनुरोध किया था। उसके अलावा, ईस्ट कॉस्ट रेलवे ने भी पत्तन से बाहर जाने वाले लदे हुए वैगनों के भारतोलन के लिए पत्तन परिसर में धर्म कांटा लगाने का अनुरोध किया था। उपर्युक्त के मद्देनजर, पत्तन ने पिट-रहित चालित धर्म कांटा लगाने का निर्णय लिया है। मांगी गई सूचना और वीपीटी के जवाब का सार नीचे दिया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीपीटी का जवाब
(i).	हालांकि, वीपीटी ने बताया है कि उपयोक्ताओं ने रु0 36 प्रति 8 क्वीलर वैगन की प्रस्तावित दर पर सर्वसम्मति से सहमति दी है, परंतु इसे संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों से सहमति पत्तन द्वारा समर्थित नहीं किया गया है। इसके अलावा, वीपीटी ने न तो प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए कोई आधार दर्शाया है और न ही नई सेवा के लिए प्रस्तावित दर के समर्थन में कोई लागत गणना भेजी है।	वीपीटी के रेल उपयोक्ता 11 दिसम्बर 2008 और 2 मार्च 2009 को हुई बैठक में रु0 36 प्रति 8 क्वीलर वैगन अदा करने के लिए सहमत थे और दर केवल तदर्थ आधार पर निर्धारित की गई थी। फर्मों का उपस्थिति पत्रक जिन्होंने बैठक में भाग लिया था, भेजा गया है।
(ii).	इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप में विस्तृत लागत गणना के साथ प्रस्तावित दर पर पहुंचने का आधार स्पष्ट करें।	पूंजी लागत, निर्धारित लागत और परिवर्तनीय लागत के आधार पर तैयार किया गया 100 टन क्षमता के पिट-रहित चालित धर्म कांटे के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु विस्तृत लागत विवरण

		भेजा गया है।
(iii).	भारतोलन कांटे की प्राप्ति के लिए पत्तन द्वारा प्रोद्भूत पूंजी लागत का दस्तावेजी समर्थन भेजें।	2 चालित धर्म कांटों के इरेक्शन, जांच और शुरू करने सहित ₹0 22,41,594/- में प्राप्ति के लिए पत्तन द्वारा जारी किए गए कार्य आदेश की प्रति भेजी गई है।
(iv).	प्रस्तावित दर पर वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए प्रोद्भूत की संभावना वाला अतिरिक्त राजस्व बताएं।	प्रस्तावित दर पर ₹0 62 लाख प्रतिवर्ष का अतिरिक्त राजस्व अनुमानित किया गया है।
(v).	कोयला बर्थ में शुरू किए जाने के लिए प्रस्तावित दूसरी सुविधा के लिए उक्त धर्म कांटे के लिए निर्धारित दर विस्तारित करने के अपने प्रस्ताव के संदर्भ में, स्पष्ट करें कि क्या दोनों स्थानों पर तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित भारतोलन उपस्कर समान आकार/क्षमता के हैं।	कोयला बर्थ में लगाए जाने के लिए प्रस्तावित भारतोलन उपस्कर सभी प्रकार से समान है।
(vi).	क्या यह सेवा वैकल्पिक अथवा अनिवार्य है और (नए धर्म कांटे को शुरू करने से पूर्व) पहले अनुसरित व्यवस्था और उसके लिए वसूल किए गए प्रभारों को स्पष्ट करते हुए टिप्पणी करें।	व्यावसायिक परिपत्र सं. 250जी/07 दिनांक 31 मई 2007 के अनुसार, यह अनिवार्य है कि सही माल भाड़े की वसूली और रेलवे राजस्व के रिसाव को रोकने के प्रयोजन के लिए विभिन्न गंतव्यों के लिए वीपीटी से लदे हुए रैकों के लिए आर.आर. जारी किया जाए। इसके अलावा, पत्तन से बाहर जाने वाले लदे हुए वैगनों के भारतोलन के लिए धर्म कांटा लगाने के लिए पत्तन से अनुरोध करने के लिए वीपीटी के मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (एफएस) को संबोधित पत्र सं. सीसीएम/225/आईडब्ल्यूबी/टी. III दिनांक 13 जून 2008 की प्रति भेजी है।

4.2. प्रस्तावित दर के समर्थन में पत्तन द्वारा भेजा गया लागत विवरण नीचे दिया गया है:-

क्र.सं.	विवरण	राशि रुपयों में
(i).	पूंजी लागत (2 सं. 100 टन क्षमता के पिट-रहित चालित रेलवे वैगन धर्म कांटा)	2242600
(ii).	जीवनकाल वर्षों में	10
(iii).	निर्धारित लागत	
	(क). नियोजित पूंजी पर प्रतिशत 16 प्रतिशत की दर से	358816
	(ख). मूल्यहास	224260
	कुल निर्धारित लागत	583076
(iv).	परिवर्तनीय लागत	
	(ग). मरम्मत और नवीकरण - पूंजी लागत पर 3.33 प्रतिशत की दर से	74679
	(घ). स्टॉफ लागत	3459547
	(ड). प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय - (घ) पर 32.06 प्रतिशत	1109131
	(च). बिजली लागत	543120
	(छ). वार्षिक अनुरक्षण लागत	300000
	(ज). वर्कशाप और भंडार व्यय लागत - (ग+च+छ) पर 10.53 प्रतिशत की दर से	96644
	कुल परिवर्तनीय लागत	5583120
(v).	कुल लागत	6166196
(vi).	प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाले वैगनों की सं.	172280
(vii).	प्रभार प्रति वैगन (v/vi)	35.79
(viii).	प्रस्तावित प्रभार	₹0 36 प्रति वैगन

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 9 मई 2009 और 8 जुलाई 2009 संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए परिचालित किया गया था। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां वीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। वीपीटी ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं।

6.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 22 अक्टूबर 2009 को वीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी और स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड ने अपने निवेदन रखे थे।



6.2. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, वीपीटी को पिछले तीन वर्षों के वास्तविक आंकड़ों के आलोक में प्रशुल्क की गणना में सुविचारित प्रत्येक लागत तत्व/उपरिव्ययों का औचित्य बताने की सलाह दी गई थी। वीपीटी से यह स्थापित करने की सलाह भी दी गई थी कि गणना में सुविचारित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय 100 टन क्षमता वाले रेलवे वैगन धर्म कांटे द्वारा ऑफर की गई सेवाओं के लिए संयोगवश संवर्धनात्मक लागत हैं। समान्तरतः, स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) को सलाह दी गई थी कि अपने विषय प्रस्ताव के समर्थन में पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए लागत विवरण पर अपनी टिप्पणियां भेजें।

7.1. वीपीटी ने पत्रों दिनांक 17 नवम्बर 2009 और 19 नवम्बर 2009 द्वारा प्रतिवाद दिया है। गणना में सुविचारित लागत तत्वों (अर्थात् प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय, कार्य और भंडार व्यय, आदि) के लिए औचित्य भेजते समय, पत्तन ने भी पत्र दिनांक 19 नवम्बर 2009 द्वारा भेजे गए संशोधित गणना पत्रक में कुछ लागत तत्वों के अनुमान संशोधित किए हैं। पत्तन द्वारा किए गए प्रमुख निवेदन और लागत गणना में पत्तन द्वारा किए गए संशोधन नीचे दिए गए हैं—

- (i). चूंकि धर्म कांटा दिसम्बर 2008 में संस्थापित किया गया है, इसलिए यह पिछले तीन वर्षों के लिए वास्तविक लागत नहीं भेज सकता।
- (ii). प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय (एमजीए) और वर्कशाप तथा प्रचालन व्यय पर भंडारों का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत प्रतिशतों को सही ठहराने के लिए इसने वर्ष 2006-07 से 2008-09 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर विवरण भेजा है। तदनुसार, संशोधित गणना पत्रक में, प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय मूल प्रस्ताव में वीपीटी द्वारा सुविचारित स्टॉफ लागत के 32.06 प्रतिशत के विपरीत स्टॉफ लागत के 23.85 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। इसी तरह, मरम्मत और नवीकरण, बिजली तथा वार्षिक अनुरक्षण करार लागत के 10.53 प्रतिशत पर पहले अनुमानित वर्कशाप और भंडार व्यय बिजली, मरम्मत और वार्षिक अनुरक्षण लागत के 9.69 प्रतिशत पर संशोधित और अनुमानित की गई है।
- (iii). वार्षिक अनुरक्षण लागत के संबंध में, इसने स्पष्ट किया है कि प्रत्येक धर्म कांटे के लिए वार्षिक अनुरक्षण करार (एएमसी) टेंडर करने के स्तर पर है। अनुमान मूल प्रस्ताव में ₹0 3 लाख पर अनुमानित कुल व्यय के विपरीत संशोधित गणना में ₹0 3 लाख प्रति धर्म कांटा (अर्थात् कुल 6 लाख) पर संशोधित किए गए हैं।
- (iv). चूंकि प्रस्तावित एएमसी में केवल प्रचालन और अनुरक्षण शामिल होगा, परन्तु पुर्जों और नवीकरण शामिल नहीं होंगे, इसलिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत पूजी लागत के 3.33 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।
- (v). इसने पुष्टि की है कि धर्म कांटे चालू वर्ष में लगाए गए हैं जोकि उपयोक्ताओं के लिए उपलब्ध करवाई गई एक अतिरिक्त सेवा है, और कि आर एंड एम, बिजली, एएमसी और वर्कशाप तथा भंडारों के लिए की गई लागत संवर्धनात्मक प्रकृति की है।
- (vi). उपर्युक्त संशोधनों के आधार पर, धर्म कांटों के प्रचालन के लिए कुल लागत जमा निवेश पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ मूल प्रस्ताव में अनुमानित ₹0 6166196/- के विपरीत ₹0 6203528/- अनुमानित किया गया है। संशोधित अनुमानित राजस्व अपेक्षा के आधार पर, यह दर ₹0 36.01 प्रति वैगन पर निर्धारित की गई है। पत्तन ने ₹0 36 प्रति वैगन की सहमत दर का प्रस्ताव किया है।

7.2. सेल ने अपने पत्र दिनांक 16 नवम्बर 2009 द्वारा निवेदन किया है कि संयुक्त सुनवाई में इसने 0.65 पैसे प्रति मी0ट0 की दर निर्दिष्ट की थी जोकि ज्यादा है। इसने अनुरोध किया है कि पत्तन को यह सेवा निःशुल्क ऑफर करनी चाहिए अथवा यदि पत्तन इससे सहमत नहीं होता है तो 100 टन धर्म कांटे के उपयोग के लिए मामूली प्रभार वसूल करना चाहिए।

8. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है—

- (i). विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) ने स्पष्ट किया है कि इसने स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड और ईस्ट कॉस्ट रेलवे द्वारा किए गए अनुरोध पर वैगन धर्म कांटे की सुविधा शुरू की है और प्रस्तावित दर के लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन मांगा है।
- (ii). वीपीटी ने बताया है कि वैगन धर्म कांटा दिसम्बर 2008 से सेवा में रखा गया है परन्तु इसके उपयोग के लिए किराया प्रभारों की पृथक दर केवल मई, 2009 में दाखिल की गई थी। यह विदित है कि पत्तन ने परिपत्र दिनांक 5 फरवरी

2009 के आधार पर 12 फरवरी 2009 से ₹0 36 प्रति 8 व्हीलर वैगन की प्रस्तावित दर कार्यान्वित की थी। तत्पश्चात्, संबद्ध ट्रेड सदस्यों के साथ हुई बैठक दिनांक 2 मार्च 2009 के कार्यवृत्त में पत्तन ने प्रतिवेदित किया है कि संबद्ध उपयोक्ता प्रस्तावित दर से सहमत हैं।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.4 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि जब सेवा/कार्गो विशेष के लिए अधिसूचित दरमान में प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हो तो पत्तन प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है। समान्तरतः, प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ, वह यह दर तदर्थ आधार पर तब तक वसूल कर सकता है जब तक दर अंतिम रूप से अधिसूचित नहीं की जाती है परंतु इस शर्त के अधीन कि तदर्थ दर तुलनीय सेवा/कार्गो के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर अवश्य विपथित की जाएगी और यह पत्तन और संबद्ध उपयोक्ताओं द्वारा परस्पर सहमति से होना चाहिए।

यह पत्तन की जानकारी में लाया गया है कि वैगन धर्म कांटा ऐसी सेवा प्रतीत नहीं होती है जिसके लिए पत्तन को अचानक तदर्थ दरें लागू करने की जरूरत पड़ी हो। जब यह सुविधा सृजित की जा रही थी तब ही पत्तन को समय से प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत कर देना चाहिए था ताकि इस प्राधिकरण द्वारा सामान्य परामर्श प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए निर्धारित प्रशुल्क सुविधा के शुरु होने के समय उपलब्ध करवा दिया जाता। वीपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद सुविधा शुरु किए जाने से पहले नियमित प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल नहीं करने के कारण स्पष्ट नहीं किए हैं। मौजूदा मामले में, पत्तन ने दर कार्यान्वित की है तब लगभग तीन महीने बाद प्रस्ताव दाखिल किया है जोकि प्रशुल्क दिशानिर्देशों में किए गए प्रावधानों के अनुसार नहीं है। पत्तन न्यास को अपनी सेवा के लिए दर निर्धारित करने की शक्ति नहीं है सिवाय इसके कि विशेष शर्तों को पूरा करने के अधीन प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा उसे अन्यथा प्राधिकार दिया जाता है। अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने में विलंब करने और अपनी ओर से अस्थायी प्रभार वसूल करने की वीपीटी की कार्रवाई ऐसा प्राधिकार दिए जाने की गुंजाइश से परे है और पत्तन को सलाह दी जाती है कि वह भविष्य में ऐसी कार्रवाई करने से बचें।

- (iii). वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 17 नवम्बर 2009 द्वारा भेजी गई गणना में कुछ लागत तत्वों के अनुमान संशोधित किए गए हैं। तथापि, संशोधित दर मूल प्रस्ताव से ज्यादा भिन्न नहीं हैं। विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, इस मामले की कार्यवाही के दौरान भेजी गई सूचना/स्पष्टीकरणों के साथ पत्र दिनांक 17 नवम्बर 2009 द्वारा वीपीटी द्वारा प्रेषित संशोधित गणना पर विचार किया गया है।
- (iv). दो वैगन धर्म कांटे की कुल पूंजी लागत ₹0 22.42 लाख सुविचारित की गई है जिसे पत्तन द्वारा दिए गए कार्य आदेश की प्रति के साथ प्रमाणित किया गया है। वीपीटी द्वारा सुविचारित पूंजी लागत की इस विश्लेषण में गणना की गई है।
- (v). पत्तन को विशेष रूप से सलाह दी गई थी कि पिछले तीन वर्षों के वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में प्रशुल्क की गणना में सुविचारित प्रत्येक लागत तत्व/उपरिव्यय का औचित्य बताएं। तथापि, पत्तन ने यह उद्धरित करते हुए वैगन धर्म कांटे के प्रचालन के लिए पत्तन द्वारा की गई वास्तविक लागत भेजने में अपनी असमर्थता व्यक्त की थी कि उपस्कर दिसम्बर 2008 से ही सेवा में लाया गया है।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वैगन धर्म कांटे के प्रचालन की कुल लागत (मूल्यहास सहित) वीपीटी द्वारा ₹0 58.44 लाख अनुमानित की गई है जोकि उक्त सुविधा की पूंजी लागत का 250 प्रतिशत होना पाया गया है। इस प्रकार, वीपीटी द्वारा अनुमानित प्रचालन लागत ज्यादा प्रतीत होती है और वीपीटी द्वारा अंगीकृत कार्यपद्धति लागत तत्वों, विशेष रूप से उपरिव्यय, को दोहराए जाने को नहीं रोकती है और प्रभाजन का तर्कसंगत आधार दिया है।

वैगन धर्म कांटे के लिए वार्षिक अनुरक्षण करार (एएमसी) संबंधी लागत संशोधित प्रस्ताव में ₹0 6 लाख प्रति वैगन अनुमानित की गई है। यद्यपि एक वैगन धर्म कांटा लगभग एक वर्ष के लिए सेवा में लाया बताया गया है, परंतु पत्तन ने किसी प्रासंगिक विश्लेषण के साथ अनुमानों को प्रमाणित नहीं किया है। यह उद्धरित करते हुए कि एएमसी में पुर्ज और नवीकरण, उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण शामिल नहीं होगा, इसलिए पत्तन ने पूंजी लागत के 3.33 प्रतिशत पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाया है। उसके अलावा, वर्कशाप और भंडार व्यय भी बिजली लागत, मरम्मत और अनुरक्षण लागत तथा वार्षिक अनुरक्षण लागत के जोड़ के 9.69 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। हालांकि इससे इंकार नहीं किया जा सकता कि मरम्मत और अनुरक्षण व्यय अतिरिक्त उपस्कर के संदर्भ में संवर्धनात्मक लागत है, परंतु यह भी स्वीकार करना होगा कि यह सुविधा नई शुरु की गई है और इसलिए सामान्य पद्धति के रूप में यह कम से कम प्रारंभिक वर्षों के दौरान गारंटी/वारंटी के अधीन होगा।

मरम्मत और अनुरक्षण का अनुमानन और उसके अलावा वार्षिक अनुरक्षण लागत और वर्कशाप तथा भंडार व्यय पूंजी लागत का 35 प्रतिशत परिगणित होता है, जोकि औचित्यपूर्ण नहीं पाया गया है।

वीपीटी ने प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय स्टॉफ लागत के प्रतिशत रूप में अनुमान लगाया है। स्थापना को प्रदत्त सलाह के बावजूद कि यह लागत मद रेलवे वैगन धर्म कांटे के प्रचालन के लिए संवर्धनात्मक और संयोगवश है, पत्तन ने, बिना कोई विश्लेषण भेजे, केवल एक सामान्य बयान दिया है कि प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय संवर्धनात्मक लागत है। यह स्वीकार करना होगा कि उपरिव्यय व्यय सामान्यतः दी गई अवधि के लिए समग्र पत्तन के लिए तब तक स्थिर रहेगा जब तक विशेष रूप से विस्तार नहीं किया जाता है।

- (vi). मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.4.1 पत्तन प्रचालनों के प्रत्येक घटक की मानक लागत इवोल्व करने की कोशिशों के लिए है। चूंकि खंड 2.4.1 के अधीन प्रतिमानकों का पृथक और इवोल्व नहीं किए गए हैं, फरवरी 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर अनुमानों की उपयुक्तता जांचने के लिए विश्वास किया गया है। हाल ही में, तूतीकोरिन पत्तन न्यास और पारादीप पत्तन न्यास में निजी सेवा प्रदाताओं द्वारा तैनात की गई हारबर मोबाइल क्रेन के किराया प्रभार के निर्धारण के लिए, 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक अनुमानों की उपयुक्तता जांचने के लिए उधार लिए गए हैं।

अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश सर्वोत्तम क्षमता, प्रचालन लागत आदि का निर्धारण करने के लिए विभिन्न कार्गो प्रहस्तन टर्मिनलों के लिए प्रतिमानक निर्धारित किए हैं। इस मामले में निर्धारित किया जाने वाला प्रशुल्क पृथक्कृत सुविधा के लिए है जिसके लिए 2008 के दिशानिर्देशों में कोई पृथक प्रतिमानक निर्धारित नहीं किए गए हैं। तथापि, यह देखा गया है कि विभिन्न कार्गो टर्मिनलों एवं कंटेनर टर्मिनलों के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के लिए दिशानिर्देशों में प्रतिमानक निर्धारित किए गए हैं। बिजली और ईंधन के उपभोग तथा मरम्मत एवं अनुरक्षण के लिए निर्धारित प्रतिमानकों के अलावा लगभग समान प्रकार के हैं। इन तीन लागत तत्वों के लिए प्रतिमानक प्रहस्तन उपस्कर की प्रकृति और प्रकार पर निर्भर करते हुए निर्धारित किए गए हैं।

इसलिए, वीपीटी द्वारा भेजे गए अनुमानों की उपयुक्तता 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के आलोक में जांची जानी है।

- (vii). बिजली लागत 5 इकाईयां प्रति घंटा के उपभोग का अनुमान लगाते हुए पत्तन द्वारा अनुमानित की गई है। रेल वैगन धर्म कांटे के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित किसी विशिष्ट उपभोग प्रतिमानकों के अभाव में, वीपीटी द्वारा परिकल्पित बिजली उपभोग पर विचार किया गया है। अंगीकृत इकाई दर रु0 6.20 है जो वर्ष 2009 में डील किए गए अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में वीपीटी द्वारा सुविचारित की गई है।
- (viii). जैसाकि पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किया गया है, वार्षिक अनुरक्षण लागत, मरम्मत और अनुरक्षण का अनुमान और उसके अलावा वीपीटी द्वारा वर्कशाप और भंडार व्यय अधिक पाए गए हैं। अनुमानों को प्रमाणित नहीं किया गया है और पत्तन द्वारा किसी इम्फेरिकल विश्लेषण से औचित्य नहीं बताया गया है। मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाने के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित उच्चतम प्रतिमानक उपस्कर लागत का 7 प्रतिशत है जिसपर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (ix). दिशानिर्देश अन्य लागत का अनुमान लगाने के लिए प्रतिमानक निर्धारित करते हैं जिसमें स्टाफ लागत, प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय और विविध लागत शामिल हैं। इस मद का अनुमान लगाने के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक कार्गो प्रहस्तन टर्मिनल के लिए परिसंपत्तियों के सकल मूल्य का 5 प्रतिशत है। अन्य व्यय का अनुमान लगाने के लिए निर्धारित उच्चतम प्रतिमानक कम क्षमता वाले कंटेनर प्रहस्तन टर्मिनल के लिए परिसंपत्तियों के सकल मूल्य का 15 प्रतिशत है। यह स्वीकार करते हुए कि रेल वैग धर्म कांटा भी सम्पूर्ण सेवा नहीं है और इससे संबंधित पूंजी आधार भी कम है, इसलिए अन्य व्यय का अनुमान लगाने के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में उपलब्ध उच्चतम प्रतिमानक पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है। यहां यह बताना प्रासंगिक होगा कि प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय और स्टाफ लागत भी जिसका इकाई दर का निर्धारण करने के लिए वीपीटी द्वारा अलग-से अनुमान लगाया गया है, पत्तन के दरमान के पिछले सामान्य संशोधन में सुविचारित कुल लागत में लिए गए हैं। तथापि, चूंकि यह कार्यवाही यहां रेल वैगन के भारतोलन से संबंधित विशिष्ट सेवा प्रदान करने के लिए इकाई दर निर्धारित करने के लिए है, इसलिए यह जरूरी है कि इन लागत तत्वों को लिया जाए, अन्यथा यह सेवा अन्य गतिविधियों द्वारा प्रति-सहायिकी की जा सकती है।
- (x). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.7.1 महापत्तनों से अपेक्षा करता है कि कम्पनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट लाइन पद्धति पर मूल्यहास परिकल्पित करें। मूल्यहास का अनुमान लगाने के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश भी कम्पनी अधिनियम का अनुसरण करने की अपेक्षा करते हैं। पत्तन ने 1998 में (तत्कालीन) भूतल परिवहन मंत्रालय द्वारा निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों के आधार पर स्ट्रेट लाइन पद्धति पर 10 प्रतिशत की दर से मूल्यहास परिकल्पित किया है। यह उल्लेखनीय है कि वीपीटी को मई 2006 में किए गए पिछले सामान्य संशोधन के दौरान पहले ही सलाह दी गई थी कि अपना अगला प्रशुल्क समीक्षा/संशोधन प्रस्ताव तैयार



करते समय मूल्यहास परिकलित करने के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुपालन करें। तथापि, वीपीटी ने वर्तमान प्रस्ताव तैयार करते समय भी इस सलाह का पालन नहीं किया है। पत्तन द्वारा तैनात किए गए उपस्कर के लिए कम्पनी अधिनियम के अनुसार लागू मूल्यहास दर 13.91 प्रतिशत है जिसपर इस गणना में विचार किया गया है। वीपीटी को एक बार दोबारा सलाह दी जाती है कि अपने प्रशुल्क प्रस्ताव तैयार करते समय मूल्यहास परिकलित करने के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का पालन करें।

- (xi). वीपीटी ने प्रस्तावित किराया प्रभावों पर पहुंचने के लिए अपनी गणना में बीमा लागत को विशेष रूप से शामिल नहीं किया है। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश परिसंपत्तियों के मूल्य के 1 प्रतिशत पर बीमा प्रीमियम लागत का अनुमान लगाने के लिए प्रतिमानक निर्धारित करते हैं।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि मई 2006 में पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, पत्तन ने बीमा लागत का अनुमान लगाया था ताकि मंत्रालय द्वारा दी गई विशिष्ट सलाह के मद्देनजर पत्तन परिसंपत्तियों/उपस्कर को उपयुक्ततः कवर किया जा सके। वीपीटी द्वारा उस समय अनुमानित बीमा लागत स्वीकार की गई थी। तथापि, वीपीटी के वर्ष 2007-08 और 2008-09 के वार्षिक लेखों की जांच करने पर पत्तन द्वारा खर्च की गई बीमा लागत बहुत कम पाई गई है और परिसंपत्तियों के निवल मूल्य की तुलना में अवास्तविक है जो दर्शाता है कि पत्तन द्वारा वर्तमान में लिया गया बीमा कवर में सभी पत्तन परिसंपत्तियों/उपस्कर कवर नहीं हैं। यह संबद्ध पक्षों से सीधे नुकसानों की लागत वसूल करने की वीपीटी पद्धति के कारण हो सकता है। उपर्युक्त स्थिति के आलोक में, रेलवे वैगन धर्म कांटे के लिए लागत गणना में बीमा लागत पर विचार नहीं किया गया है।

- (xii). 2008 के दिशानिर्देश तत्संबंधी महापत्तनों के दरमान में निर्धारित दरों के आधार पर लाइसेंस शुल्क के अनुमानन की इजाजत देते हैं। वीपीटी ने इस शीर्ष के अधीन किसी व्यय का अनुमान नहीं लगाया है।

- (xiii). पत्तन ने उपस्कर लागत के 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई) पर विचार किया है। हालांकि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश सकल मूल्य पर प्रतिलाभ की अनुमति देते हैं, परंतु यह वीपीटी के मामले में लागू नहीं है। आरओसीई 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड सं. 2.9.1 और 2.9.2 के अनुसार स्वीकृत किया जाता है। अतः आरओसीई तीन वर्षों की अवधि के लिए परिसंपत्तियों के हासित मूल्य के औसत पर परिगणित किया गया है जिसके लिए प्रशुल्क निर्धारित किया जाना है।

- (xiv). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश बृहत् प्रहस्तन सुविधाएं ऑफर करने के लिए किसी टर्मिनल की क्षमता का मूल्यांकन करने के लिए प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। दिशानिर्देशों में रेल वैगन धर्म कांटे की क्षमता का मूल्यांकन करने के लिए कोई प्रतिमानक उपलब्ध नहीं है। पत्तन ने दो रेल वैगन धर्म कांटों की क्षमता 172880 वैगन मूल्यांकित की है। 2008 के दिशानिर्देशों में किन्हीं प्रतिमानकों के उपलब्ध नहीं होने के कारण, यह प्राधिकरण वीपीटी द्वारा मूल्यांकित वैगन धर्म कांटे की क्षमता पर विश्वास करता है। संयोगवश, किसी भी उपयोक्ता ने वीपीटी द्वारा लागू किए गए इस तत्व पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है।

- (xv). उपर्युक्त के अधीन, 100 टन क्षमता का वैगन धर्म कांटा इस्तेमाल करने के लिए वीपीटी द्वारा भेजी गई गणना संशोधित की गई है। संशोधित गणना पत्रक **अनुबंध-1** रूप में संलग्न किया गया है। वैगन प्रचालित करने की कुल लागत और निवेश पर प्रतिलाभ पत्तन द्वारा अनुमानित रु 62.03 लाख के विपरीत रु 16.07 लाख का अनुमान लगाया गया है। संशोधित गणना के अनुसार, इकाई लागत और प्रतिलाभ रु 9.33 प्रति 8 व्हीलर वैगन परिगणित किया गया है जिसे पूर्णांकित किया गया है और रु 10/- प्रति 8 व्हीलर वैगन पर अनुमोदित किया गया है।

- (xvi). रु 36 प्रति वैगन की दर निर्धारित करने के लिए वीपीटी के प्रस्ताव पर प्रासंगिक स्टैक होल्डरों से विचार-विमर्श किया गया था और इस मामले में की गई संयुक्त सुनवाई रु 36 प्रति टन की प्रस्तावित दर पर स्टैक होल्डरों के मत जानने के लिए थी। यह उल्लेखनीय है कि सामान्यतः उपयोक्ताओं ने, स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) को छोड़कर, उक्त दर का समर्थन किया है। सेल को सलाह दी गई थी कि अपनी टिप्पणी के समर्थन में पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए लागत विश्लेषण पर अपनी टिप्पणियां भेजें। हालांकि अवसर प्रदान किए जाने पर, सेल ने यह दर्शाने के लिए कोई औचित्य अथवा लागत विश्लेषण नहीं भेजा है कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित दर ज्यादा है। सेल ने एक सामान्य टिप्पणी की है कि प्रस्तावित दर बहुत ज्यादा है और वास्तव में उसने अनुरोध किया है कि पत्तन को यह सेवा निःशुल्क अथवा मामूली दर वसूल करते हुए ऑफर करनी चाहिए।

- (xvii). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.17.4 इस प्राधिकरण को अधिकार देता है कि तदर्थ रूप में अंगीकृत अंतरिम दर को पूर्वव्यापी प्रभाव से मान्यता दी जाए। तदर्थ आधार पर रु 36/- प्रति टन की दर कार्यान्वित करने के लिए वीपीटी का उपाय अनुमोदित किया गया है, वैसे एक उपयोक्ता अर्थात् सेल के अलावा सभी उपयोक्ता प्रस्तावित दर से सामान्यतः सहमत हैं। वीपीटी में 100 टन क्षमता के वैगन धर्म कांटे द्वारा भारतोलन की सेवा ऑफर करने की शुरुआत

की तारीख से तदर्थ दर की वसूली इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संशोधित दर के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक जारी रखने की अनुमति दी गई है।

10.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण निम्नलिखित अनुमोदित करता है:—

- (i). 100 टन क्षमता के बिना पिट के चालित धर्म कांटे के इस्तेमाल के लिए प्रभार रु० 10/- प्रति 8 व्हीलर वैगन।
- (ii). चूंकि तदर्थ दर पहले से प्रचालन में है, इसलिए अनुमोदित दर भारत के राजपत्र में इसकी अधिसूचना की तारीख से 15 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होगी और 3 वर्षों के लिए वैध रहेगी।

10.2. वीपीटी को निदेश दिया जाता है कि इस अनुमोदित दर को अपने दरमान में शामिल करें।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/09-असा.]

अनुबंध - I

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में 100 टन क्षमता के पिट-रहित चालित वैगन धर्म कांटे के लिए दर निर्धारित करने हेतु लागत गणना

(रु० में)

क्र.सं.	विवरण	वीपीटी द्वारा प्रेषित	हमारे द्वारा संशोधित अनुमान
I	2 चालित वैगन धर्म कांटे की पूंजी लागत	2242600	2242600
II	परिवर्तनीय लागत		
(i)	बिजली लागत (5 इकाई प्रति घंटा * 24 घंटे * 365 दिन * रु० 6.20 प्रति इकाई * 2 धर्म कांटे)	543120	543120
(ii)	मरम्मत और नवीकरण - पूंजी लागत के 3.33 प्रतिशत की दर से (हमारे विश्लेषण में पूंजी लागत के 7 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है)	74679	
(iii)	वार्षिक अनुरक्षण लागत	600000	156982
(iv)	वर्कशाप और भंडार व्यय [वीपीटी द्वारा (i) + (ii) + (iii) के 9.69% पर अनुमानित]	118005	
(v)	स्टॉफ लागत	3459547	
(vi)	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय [वीपीटी द्वारा (iv) के 23.85% पर अनुमानित] (हमारे अनुमान में अन्य व्यय पूंजी लागत के 15 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है जिसमें स्टॉफ लागत और उपरिव्यय शामिल होंगे)	825102	336390
	कुल परिवर्तनीय लागत	5620453	1036492



III	मूल्यहास (वीपीटी ने उपरकर का जीवनकाल 10 वर्ष मानते हुए 10 प्रतिशत की दर से मूल्यहास पर विचार किया है)। [कम्पनी अधिनियम में निर्धारित दर के आधार पर हमारी गणना में मूल्यहास 13.91 प्रतिशत परिकल्पित किया गया है]	224260	311946
IV	पूजी लागत के 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूजी पर प्रतिलाभ (हमारी गणना में पूजी लागत के औसत हासित मूल्य पर स्वीकृत 16 प्रतिशत प्रतिलाभ तीन वर्षों अर्थात् ₹0 1618709 *16% के लिए है)	358816	258993
V	कुल लागत (III + III+IV)	6203529	1607431
VI	वीपीटी द्वारा यथा प्रेषित 2 वैगन धर्म काटों द्वारा प्रहसित किए जाने की सम्भावना वाले वैगनों की सं. (8 रैक * 59 वैगन प्रति रैक * 365 दिन)	172280	172280
VII	प्रति वैगन भारतोलन के लिए प्रभार (₹0 में) (V/VI)	36.01	9.33

100 टन क्षमता के धर्म काटे (2 सं.) की पूजी लागत  
कम्पनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत मूल्यहास दर

₹0 2242600

13.91%

वर्ष के प्रारम्भ में वैगन धर्म काटे का मूल्य

वर्ष 1 वर्ष 2 वर्ष 3

2242600 1930654 1618708.68

मूल्यहास

311946 311946 311946

वर्ष के अंत में हासित मूल्य

1930654 1618709 1306763

औसत हासित मूल्य

1618709

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

#### NOTIFICATION

Mumbai, the 12th January, 2010

**No. TAMP/20/2009-VPT.**—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Visakhapatnam Port Trust for fixation of tariff for 100 ton wagon weigh bridge as in the Order appended hereto.

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/20/2009-VPT

Visakhapatnam Port Trust

Applicant

#### ORDER

(Passed on this 30th day of December, 2009)

This case deals with the proposal filed by the Visakhapatnam Port Trust for fixation of weighment charge for 100 ton capacity pit less in-motion wagon weigh bridge installed at route "Y" railway track near AKP level crossing and at the coal berth.

222 GI/10-3

2.1. The Visakhapatnam Port Trust (VPT), vide letter dated 9 May 2009, had filed a proposal for fixation of the weightage charge @ Rs.36 per 8 wheeler wagon for the in-motion wagon weigh bridge. The port also proposed to extend the proposed rate for the another weigh bridge facility to be commissioned at the coal berth.

2.2. Though, the VPT in its proposal claimed that the users had unanimously consented to the proposed rate of Rs.36 per 8 wheeler wagon, it was not supported by any evidence of consent by the concerned users / user associations. Further, the port had not furnished any cost calculation to support the proposed rate. The minutes of the meeting dated 2 March 2009 with the concerned users forwarded by the VPT along with the proposal stated that it is for finalisation of adhoc rate. The proposal of the VPT, however, did not seek approval of the proposed rate on an adhoc basis.

2.3. In view of the gaps observed, the VPT was advised to resubmit the proposal and also furnish additional information/ clarifications on a few points.

3. Clauses 2.17.1. to 2.17.4. of the tariff guidelines stipulate that when the tariff for a particular service / cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port can submit a proposal. Simultaneously, with submission of proposal, it can levy the rate on an adhoc basis till the rate is finally notified subject to the condition that the adhoc rate must be derived based on existing notified tariffs for comparable service / cargo and it must be mutually agreed upon by the port and the concerned users. The wagon weighbridge does not appear to be a service for which the demand had arisen all of a sudden warranting the port to introduce adhoc rates. Even when the facility was under creation, the port could have submitted a tariff proposal in time so that the tariff determined following usual consultation process by this Authority would have been available when the facility was commissioned. The VPT was, therefore, advised to explain reasons for not filing a regular tariff proposal before the facility was commissioned may be explained.

4.1. The VPT has vide letter dated 8 July 2009 furnished its response to the queries raised by us along with cost calculation in support of the rate proposed. The port has stated that a decision to install in-motion weigh bridge was taken to meet the requirement of rail users of the port. It has submitted that one of the major rail users of VPT i.e. M/s.Steel Authority of India Limited (SAIL) had requested the port to install weigh bridge to weigh the wagons dispatched from the various locations of VPT. Besides that, the East Coast Railway has also requested to install weighbridge in the port premises for the weightment of outward loaded wagons from the port. In view of the above, the Port has taken a decision to install pit less in-motion wagon weigh bridge. A summary of the information sought and reply of VPT is given below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply of VPT
(i).	Though the VPT has stated that the users have unanimously given consent to the proposed rate of Rs.36 per 8 wheeler wagon, it is not supported by consent letters from the concerned users / user associations. Further, the VPT has neither indicated any basis for arriving at the proposed rate nor has it submitted any cost calculation with reference to the rate proposed for a new service.	It was agreed by Rail users of VPT in the meeting held on 11 December 2008 and 2 March 2009 to pay Rs.36 per 8 wheeler wagon and the rate was fixed on adhoc basis only. The Attendance sheet of the firms which attended to the meeting is furnished.

(ii).	Explain the basis of arriving at the proposed rate along with detailed cost calculation in the format prescribed by the Authority.	The detailed cost statement for fixation of tariff for 100 Ton capacity Pitless in Motion Weighbridge prepared based on capital cost, fixed cost and variable cost is furnished.
(iii).	Documentary support of the capital cost incurred by the port for procurement of the weighment bridge.	A copy of the work order issued by the port for procurement including erection, testing and commissioning of 2 nos. of in-motion weigh bridge at Rs.22,42,594/- is furnished.
(iv).	Additional revenue likely to accrue at the proposed rate for the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12.	Additional revenue of Rs.62 lakhs per annum is estimated at the proposed rate.
(v).	With reference to its proposal to extend the rate prescribed for the said weighment bridge to the another facility proposed to be commissioned at Coal berth, clarify whether weighing equipment proposed to be deployed at both the places are of similar size / capacity.	Weighment equipment proposed to be installed at coal berth is similar in all respects.
(vi).	A note explaining whether the service is optional or mandatory and the arrangement followed earlier (before commissioning of the new weighbridge) and the charges recovered therefor.	As per a commercial circular No.250G/ 07 dated 31 May 2007, it is mandatory to issue R.R. for the rakes loaded from VPT for different destinations for purpose of recovery of correct freight and prevent leakage of railway revenue. Further, the Chief Commercial Manager (FS) addressed a letter to VPT vide letter No.CCM/225/IWB/t.III dated 13 June 2008 requesting port to install weighbridge for the weighment of outward loaded wagons from the port.

4.2. The cost statement furnished by the port in support of the proposed rate is given hereunder:-

Sr. No.	Description	Amount in Rs.
(i).	Capital cost (2 Nos. of 100 tonne capacity pit less in motion railway wagon weigh bridge)	2242600
(ii).	Life in years	10
(iii).	<b>Fixed cost</b>	
	(a). Return on capital employed @ 16%	358816
	(b). Depreciation	224260
	<b>Total Fixed Cost</b>	<b>583076</b>
(iv).	<b>Variable cost</b>	
	(c). Repairs & Renewals @3.33% on capital cost	74679
	(d). Staff cost	3459547
	(e). Management & General Overheads 32.06% on (d).	1109131
	(f). Power cost	543120
	(g). Annual Maintenance cost	300000
	(h). Workshop & stores expenditure cost @ 10.53% on (c+f+g)	96644
	<b>Total Variable Cost</b>	<b>5583120</b>
(v).	<b>Total Cost</b>	<b>6166196</b>
(vi).	No. of wagons expected to be handled	172280
(vii).	Charges per wagon (v/vi)	35.79
(viii).	Proposed charges	Rs.36 per wagon

5. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal dated 9 May 2009 and 8 July 2009 received from the VPT was circulated to the concerned users / user organisations seeking their comments. The comments received from the users / user organisations were forwarded to the VPT as feedback information / comments. The VPT has furnished its comments on the comments of the users / user organisations.

222 GT/10-6



6.1. A joint hearing in this case was held on 22 October 2009 at the VPT premises. At the joint hearing, VPT and Steel Authority of India Limited have made their submissions.

6.2. As decided at the joint hearing, the VPT was advised to justify each of the cost elements / overheads considered in the calculation of tariff in the light of actuals for the last three years. The VPT was also advised to establish that the management and general overheads considered in the calculation are incremental cost incidental to the services offered by 100 Tonne capacity railway wagon weigh bridge. Simultaneously, the Steel Authority of India Ltd. (SAIL) was advised to furnish its comments on the cost analysis submitted by the port in support of its subject proposal.

7.1. The VPT has responded vide letters dated 17 November 2009 and 19 November 2009. While furnishing justifications for the cost elements (i.e. management and general overheads, work and stores expenses, etc.) considered in the calculation, the port has also modified the estimates for some of the cost elements in the revised calculation sheet furnished vide letter dated 19 November 2009. The main submissions made by the port and the modifications made by the port in the cost calculation are brought out below:

- (i). Since the weigh bridge is installed in December 2008, it cannot furnish actual cost for last three years.
- (ii). It has furnished a statement based on the actuals for the year 2006-07 to 2008-09 to justify the percentages adopted for estimating Management and General Overheads (MGA) and the workshop and stores over the operating expenditure. Accordingly, in the revised calculation sheet, the Management and General Overheads is estimated at 23.85% of staff cost as against 32.06% of the staff cost considered by the VPT in the original proposal. Similarly, the workshop and stores expenditure earlier estimated at 10.53% of the repairs & renewals, power and Annual Maintenance Contract cost is modified and estimated at 9.69% of the power, repairs and annual maintenance cost.
- (iii). As regards Annual Maintenance cost, it has clarified that the Annual Maintenance Contract (AMC) for each weigh bridge is in tendering stage. The estimates are modified at Rs.3 lakhs per weigh bridge (i.e. total 6 lakhs) in the revised calculation as against total expense estimated at Rs.3 lakhs in the original proposal.
- (iv). Since the proposed AMC would cover operation and maintenance only, but do not cover spares and renewals, repairs and maintenance cost is estimated at 3.33% of the capital cost.
- (v). It has confirmed that as the weigh bridges are installed in the current year which is an additional service provided for the users, and that the cost incurred towards R&M, power, AMC and workshop & stores are incremental in nature.
- (vi). Based on the above modifications, the total cost for operation of the weigh bridges plus return @ 16% on investment is estimated at Rs.6203528/- as against Rs.6166196/- estimated in the original proposal. Based on the revised estimated revenue requirement, the rate is arrived at Rs.36.01 per wagon. The port has proposed the agreed rate of Rs.36 per wagon.

7.2. The SAIL, vide its letter dated 16 November 2009, has submitted that at the joint hearing it has indicated the rate of 0.65 paise per MT is on the higher side. It has requested that the port should offer the service free of charge or incase the port does not agree than it should charge a nominal charge for utilisation of the 100 tonne weigh bridge.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

9. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The Visakhapatnam Port Trust (VPT) has explained that it has commissioned the facility of wagon weigh bridge at the request made by the Steel Authority of India Limited and East Coast Railways and has sought approval of this Authority for the rate proposed.
- (ii). The VPT has reported that wagon weigh bridge has been put into service since December 2008 but a separate rate of hire charges for its use was filed only in May 2009. It is understood that the port has based on circular dated 5 February 2009 implemented the proposed rate of Rs.36 per 8 wheeler wagon with effect from 12 February 2009. Subsequently, in minutes of the meeting dated 2 March 2009 held with the concerned trade members, the port has recorded that the concerned users have agreed to the proposed rate.

Clauses 2.17.1. to 2.17.4 of the tariff guidelines stipulate that when the tariff for a particular service / cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port can submit a proposal. Simultaneously, with submission of proposal, it can levy the rate on an adhoc basis till the rate is finally notified subject to the condition that the adhoc rate must be derived based on existing notified tariffs for comparable service / cargo and it must be mutually agreed upon by the port and the concerned users.

It was brought to the notice of the port that the wagon weighbridge did not appear to be a service for which the demand had arisen all of a sudden warranting the port to introduce adhoc rates. Even when the facility was under creation, the port could have submitted a tariff proposal in time so that the tariff determined following usual consultation process by this Authority would have been available when the facility was commissioned. The VPT has not explained the reasons for not filing a regular tariff proposal before the facility was commissioned despite specific request. In the instant case, the port has implemented the rate and then filed a proposal after almost three months which is not found to be in line with the provisions in the tariff guidelines. The Port Trust has no power to fix rate for its service except otherwise the authorisation given to it by the Tariff Guidelines subject to fulfillment of certain conditions. The action of the VPT delaying submission of its proposal and collection of provisional charges on its own is beyond the scope of such authorisation and the port is advised to refrain from such action in future.

- (iii). The VPT has modified the estimates for some of the cost elements in the calculation furnished vide its letter dated 17 November 2009. The revised rate, however, does not vary significantly from the original proposal. For the purpose of the analysis, the modified calculation furnished by the VPT dated 17 November 2009 along with the information / clarifications furnished during the processing of the case is considered.
- (iv). The total capital cost of the two wagon weigh bridge is considered at Rs.22.42 lakhs which is substantiated with a copy of the work order placed by the port. The capital cost considered by the VPT is reckoned with in the analysis.
- (v). The port was specifically advised to justify each cost elements / overheads considered in the calculation of tariff with reference to the actuals for the last three years. The port has, however, expressed its inability to furnish the actual cost incurred by the port for operating the wagon weigh bridge citing that the equipment was pressed into service only from December 2008.

It is relevant to mention that the total cost of operating the wagon weigh bridge (including depreciation) is estimated by the VPT at Rs.58.44 lakhs which is found to be 250% of the capital cost of the said facility. The operating cost thus estimated by the VPT seem to be on the higher side and the methodology adopted by VPT does not eliminate overlapping of cost elements, particularly overheads, and furnish a rational basis of apportionment.

The cost towards Annual Maintenance Contract (AMC) for wagon weigh bridge is estimated at Rs.6 lakhs per wagon in the revised proposal. Though one of the wagon bridge is reportedly pressed into service for almost a year, the port has not substantiated the estimates with any relevant analysis. Citing that AMC would not cover spares and renewals, repairs and maintenance of the equipment, the port has estimated repairs and maintenance cost at 3.33% of the capital cost. In addition to that, work shop and stores expense is also estimated at 9.69% on the sum of power cost, repairs and maintenance cost and annual maintenance cost. Though it cannot be denied that repairs and maintenance expense is an incremental cost with reference to additional equipment, it has to be also recognised that the facility is newly commissioned and hence as a general practice it would be covered under guarantee/ warrantee atleast during the initial years.

The estimation of repairs and maintenance and in addition to that annual maintenance cost and work shop and stores expense works out to 35% of the capital cost, which is not found to be justified.

The VPT has estimated management and general overheads as a percentage to the staff cost. Despite the advice rendered to establish that this cost item is incremental and incidental to the operation of the railway wagon weigh bridge, the port has, without furnishing any analysis, made only a general statement that the management and general overhead considered are incremental cost. It has to be recognised that overhead expenses generally remain constant for the port as a whole for a given period unless there is significant expansion.

- (vi). Clause 2.4.1. of the tariff guidelines of March 2005 calls for attempts to evolve normative cost of each component of port operations. Since separate set of norms under Clause 2.4.1. are not evolved, the norms prescribed in the tariff guidelines of February 2008 is relied upon to test the reasonableness of the estimates. Recently, for determining hire charge of harbour mobile crane deployed by private service providers at the Tuticorin Port Trust and Paradip Port Trust, the norms prescribed in the guidelines of 2008 has been borrowed to assess the reasonableness of the estimates.

The tariff guidelines for upfront tariff fixation prescribe norms for assessing the optimal capacity, operating cost, etc., for various cargo handling terminals. The tariff to be fixed in this case is for an isolated facility for which no separate norms are prescribed in the 2008 guidelines. It is, however, observed that the norms prescribed in the guidelines for estimating the operating cost for various cargo terminals as well as container terminals are almost on similar lines except for the norms prescribed for consumption of power and fuel and repairs and maintenance. The norms for these three cost elements are prescribed depending on the nature and type of handling equipment.

The reasonableness of the estimates furnished by VPT is, therefore, to be tested in the light of the norms prescribed in the 2008 guidelines.

- (vii). Power cost is estimated by the port assuming consumption of 5 units per hour. In the absence of any exclusive consumption norms prescribed in the guidelines for rail wagon weigh bridge, the power consumption assumed by the VPT is considered. The unit rate adopted is Rs.6.20 as considered by the VPT in the other upfront tariff cases dealt with in the years 2009.
- (viii). As explained in the preceding paragraphs, the estimation of Annual Maintenance cost, repairs and maintenance and in addition to that workshop and stores expense by the VPT are found to be excessive. The estimates are not substantiated or justified with any empirical analysis by the port. The highest norm prescribed in the 2008 guidelines for estimating repairs and maintenance cost is 7% of the equipment cost which is considered in the analysis.



- (ix). The guidelines prescribe the norm for estimating other cost which cover staff cost, management and general overheads, and miscellaneous cost. The norm prescribed in the guidelines for estimating this item is 5% of the gross value of assets for a cargo handling terminal. The highest norm prescribed for estimating other expense is 15% of the gross value of assets for a container handling terminal having lower capacity. Recognising that rail wagon weigh bridge is also not a full fledged service and also its relatively low capital base, the highest norm available in the 2008 guidelines for estimating other expense is considered in the analysis. It may be relevant here to point out that management and general overheads and also the staff cost which are estimated by the VPT separately for determining the unit rate, are factored in the total cost considered in the last general revision of the Scale of Rates of the port. However, since the exercise here is to determine the unit rate for providing the specific service relating to weighment of rail wagon, it is necessary to factor these cost elements, otherwise this service may be cross-subsidised by other activities.
- (x). Clause 2.7.1 of the tariff guidelines of 2005 require the Major Port Trusts to compute depreciation on straight line method following the norms adopted as per the Companies Act. Upfront tariff guidelines also require to follow the Companies Act for estimating the depreciation. The port has computed the depreciation @ 10% on straight line method reportedly based on the life norms prescribed by the (then) Ministry of Surface Transport in 1998. It is notable that the VPT was already advised during the last tariff revision done in May 2006 to comply with the revised tariff guidelines for computing the depreciation while formulating its next tariff review / revision proposal. The VPT has, however, not adhered to the advice while formulating the instant proposal. The depreciation rate applicable as per the Companies Act for the kind of equipment deployed by the port is 13.91% which is considered in the calculation. The VPT is advised once again to comply with the revised tariff guidelines for computing the depreciation while formulating its tariff proposals.
- (xi). The VPT has not specifically included the insurance cost in its calculation for arriving at the proposed hire charges. The upfront tariff guidelines prescribe a norm for estimating insurance premium cost at 1% of the value of the asset.
- It may be relevant to mention here that during the last tariff revision in May 2006, the port had estimated insurance cost so as to adequately cover the port assets / equipment reportedly in view of the specific advice rendered by Ministry. The insurance cost then estimated by the VPT was accepted. However, on examining the Annual Accounts of the VPT for the years 2007-08 and 2008-09, the insurance cost incurred by the port is found to be very low and unrealistic in comparison with the net value of the assets which indicates that the present insurance cover taken by the port does not cover all the port assets / equipment. This may be due to the practice of VPT to recover cost of damages from the concerned parties directly. In the light of the above position, the insurance cost is not considered in the cost calculation for railway wagon weigh bridge.
- (xii). The guidelines of 2008 permit estimation of license fee based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Ports. The VPT has not estimated any expense under this head.
- (xiii). The port has considered Return on Capital Employed (ROCE) @ 16% of the equipment cost. Though upfront tariff guidelines permit return on gross value, it is not applicable in the case of VPT. ROCE is to be allowed in terms of Clause Nos.2.9.1. and 2.9.2. of tariff guidelines of 2005. Therefore, ROCE is calculated on the average of the written down value of assets for the three years period for which tariff is to be fixed.
- (xiv). The upfront tariff guidelines prescribes norms for assessing capacity of a terminal for offering comprehensive handling facilities. There are no norms available for assessing capacity of rail wagon weigh bridge in the guidelines. The port has assessed the capacity of two rail wagon weigh bridges at 172880 wagons. In the absence of any norms available in the guidelines of 2008, this Authority relies on

the capacity of the wagon weigh bridge assessed by the VPT. Incidentally, none of the users have raised any pointed objection on this element factored by the VPT.

- (xv). Subject to the above, the calculation furnished by the VPT for using 100 tonne capacity wagon weigh bridge has been revised. The revised calculation sheet is attached as **Annex - I**. The total cost of operating the wagon plus return on investment is estimated at Rs.16.07 lakhs as against Rs.62.03 lakhs estimated by the port. As per the modified calculation, the unit cost plus return works out to Rs.9.33 per 8 wheeler wagon, which is rounded off and approved at Rs.10/- per 8 wheeler wagon.
- (xvi). The proposal of the VPT to prescribe a rate of Rs.36 per wagon was taken on consultation with the relevant stake holders and the joint hearing convened in this case was to hear the views of the stake holders on the proposed rate of Rs.36 per tonne. It is noteworthy that generally the users have supported the said rate except Steel Authority of India Limited (SAIL). The SAIL was advised to furnish its comments on the cost analysis submitted by the port in support of its argument. Though provided with an opportunity, SAIL has not furnished any justification or cost analysis to show that the rate proposed by the port is high. The SAIL has made a general remark stating that the proposed rate is very high and has in fact requested that the port should offer the service free or charge a nominal rate.
- (xvii). Clause 2.17.4. of the tariff guidelines of 2005 enables this Authority to recognize the interim rate adopted in an ad-hoc manner retrospectively. The measure of VPT to implement the rate of Rs.36/- per tonne on ad-hoc basis is approved as such as the users have generally agreed to the rate proposed except one of the user i.e. SAIL. The levy of ad-hoc rate from the date of commencement of offering the service of weighment by 100 tonne capacity wagon weigh bridge at VPT is allowed to continue till the effective date of the implementation of the revised rate notified by this Authority.

10.1. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the following:-

- (i). Charge for use of 100 tonne capacity Pit less in motion wagon weigh bridge at Rs.10/- per wagon of 8 wheeler.
- (ii). Since adhoc rate is already in operation, the rate approved will come into effect after expiry of 15 days from the date of its notification in the Gazette of India and shall remain valid for 3 years.

10.2. The VPT is directed to include the approved rate in its Scale of Rates.

RANI JADHAV, Chairperson  
[ADVT III/4/143/09-Exty.]

## Annex - I

**Cost Calculation for fixing the rate for 100 Tonne capacity pit less in motion wagon weigh bridge at the Visakhapatnam Port Trust**

(in Rs.)			
Sr.No.	Description	Furnished by the VPT	Estimates modified by us
I	Capital cost of 2 in motion wagon weigh bridge	2242600	2242600
II	<b>VARIABLE COST</b>		
(i)	Power cost (5 units per hour * 24 hours * 365 days * Rs. 6.20 per unit*2 weigh bridge)	543120	543120
(ii)	Repairs & Renewals @3.33% of capital cost. (in our analysis considered at 7% of the capital cost)	74679	156982
(iii)	Annual Maintenance Cost	600000	
(iv)	Workshop & stores expense [estimated by VPT at 9.69% of (i) + (ii) + (iii)]	118005	
(v)	Staff cost	3459547	336390
(vi)	Management and General Overhead [estimated by VPT at 23.85% of (iv)] (In our estimate other expense estimated at 15% of the capital cost which will cover staff cost and overheads)	825102	
	<b>TOTAL VARIABLE COST</b>	<b>5620453</b>	<b>1036492</b>
III	Depreciation (VPT has considered depreciation @ 10% assuming life of equipment as 10 years). [In our calculation depreciation assumed at 13.91% based on the rate prescribed in the Companies Act]	224260	311946
IV	Return on capital employed @16% of Capital Cost (in our calculation 16% return allowed on the average written down value of capital cost for three years i.e Rs. 1618709 *16%)	358816	258993
V	<b>TOTAL COST (II + III+IV)</b>	<b>6203529</b>	<b>1607431</b>
VI	No. of wagons expected to be handled by 2 wagon weigh bridges as furnished by VPT (8 rakes * 59 wagons per rake * 365 days)	172280	172280
VII	Charges for weighing per wagon (in Rs.) (V/VI)	36.01	9.33

**Capital cost of 100 tonne capacity wagon weigh bridge (2 Nos.)**

**Depreciation rate adopted as per Companies Act**

**Rs. 2242600**

**13.91%**

Value of wagon weigh bridge at the beginning of the year

Year 1	Year 2	Year 3
2242600	1930654	1618708.68

Depreciation

311946	311946	311946
--------	--------	--------

Written down value at the end of the year

1930654	1618709	1306763
---------	---------	---------

Average written down value

1618709